NR. 2 FEBRUAR 1930 2 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten **Konto: P. K. O. 303944**
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Jordana 12 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Polizeiverordnung.

vom 18. Juli 1929

betreffend den gewerbsmässigen Betrieb von öffentlichen Kraftdroschken im Bereiche der Stadt Katowice.

Auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 sowie der §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung in der Fassung vom 26. Juni 1900 erlässt die Polizeidirektion unter Zustimmung des Magistrats der Stadt Katowice in Sache der Regelung des gewerbsmässigen Betriebes von Kraftdroschken folgende Polizeiverordnung:

A. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die vorliegende Polizeiverordnung ändert nicht den Inhalt der Polizeiverordnung vom 7. Februar 1901, betreffend den Droschken- und Autobusverkehr in Katowice, soweit sie nicht abweichende Bestimmungen enthält.

§ 2.

Die Erlaubnis zum Betriebe einer Kraftdroschke in Katowice erteilt die Polizeidirektion in Katowice Personen, deren Kraftfahrzeug im Schlesischen Wojewodschaftsamte registriert ist, unter der Bedingung, dass die eigenmächtige Uebertragung der Konzession auf ein anderes Kraftfahrzeug untersagt ist.

§ 3.

Kraftdroschken, die dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, haben den in dieser Polizeiverordnung angeführten technischen Bedingungen zu entsprechen.

Kraftdroschken, die sich zum öffentlichen Gebrauche eignen, wird von der Polizeidirektion eine Nummer mit dem Amtssiegel zugewiesen.

Die Droschkennummer wie auch das erteilte Amtssiegel sind immer sichtbar zu tragen und dürfen nicht beschädigt sein.

§ 4.

Der Polizeidirektion steht das Recht zu, die erteilte Erlaubnis zurückzuziehen, wenn der Unternehmer:

a) die Kraftdroschke binnen 30 Tagen vom Datum der Verständigung über die Erlangung der Erlaubnis zur Führung des Unternehmens nicht in Betrieb setzt.

b) es unterlässt, die Kraftdroschke auf den ihm zugewiesenen Standplatz in der Stadt innerhalb von 30 Tagen zu entsenden, ohne hierfür eine besondere Bewilligung der Polizeidirektion zu erhalten;

c) das Kraftfahrzeug nicht in der festgesetzten Zeit den hierzu bestimmten Funktionären der Staatsämter zur Besichtigung vorführt;

d) wegen Uebertretung der Vorschriften, betreffend den Verkehr von mechanischen Fahrzeugen auf öffentlichen Wegen, sowie wegen Nichtbeobachtung dieser Polizeiverordnung bestraft worden ist;

e) in moralischer Hinsicht nicht die hinreichende Gewähr der gehörigen Ausübung des vorliegenden Gewerbes bietet;

f) wenn die Kraftdroschke oder die Zähler an der Droschke sich nicht im vorschriftsmässigen Zustande befinden oder wenn die Droschken nicht gehörig instandgehalten und trotz zweimaliger Aufforderung seitens der der Polizeidirektion unterstehenden Organe nicht repariert wird.

§ 5.

Die Polizeidirektion erteilt dem Kraftdroschkenführer eine Fahrerlaubnis.

Zu diesem Zwecke erhält der Führer, dessen Eignung durch die Polizeidirektion anerkannt wurde, eine entsprechende Legitimation, die er ständig bei sich zu tragen und auf Verlangen den Polizeiorganen sowie dem Publikum vorzuweisen hat. Die erteilte Erlaubnis kann zurückgenommen werden, wenn der Fahrer seine Pflichten nicht gehörig erfüllt oder wenn er sich dem Publikum gegenüber unhöflich und abweichend verhält, wegen Trunkenheit im Dienste u. s. w.

§ 6.

Die Eigentümer des Unternehmens sind verpflichtet jeden Kraftzeugführer mit einem Beschwerdebuche für das Publikum zu versehen, welches Beschwerdebuch von dem Unternehmer sowie den Polizeiorganen zu kontrollieren ist.

§ 7.

Der Polizeidirektion steht das Recht zu, jederzeit die Zähler auszuprobieren und die in der Stadt verkehrenden Droschken zu überprüfen.

Die Prüfung der Zähler kann durch die Polizeiorgane sowie auf Auftrag durch entsprechende Fachleute erfolgen.

§ 8.

Die Polizeidirektion setzt für die Kraftdroschken den Standplatz sowie die Reihenfolge auf demselben fest.

B. Technische Bedingungen der Fahrzeuge.

§ 9.

Die Kraftdroschke muss eine gute Konstruktion aufweisen, sie muss aus dauerhaftem Material gebaut, gut lackiert, mit gepolsterten Sitzplätzen versehen sein und immer in reinem Zustande gehalten werden.

Der Boden der Kraftdroschken ist mit einer Matte zu bedecken.

In der Kraftdroschke muss dem Fahrgaste die Möglichkeit geboten sein, sich jeder Zeit mit dem Führer verständigen zu können.

§ 10.

Die Kraftdroschke muss mit einem Zähler — Taxameter versehen sein, der die Höhe der Gebühr für die zurückgelegte Fahrt in Złoty und Groschen ausweist.

§ 11.

Die Kraftdroschke muss mit weissen, ovalen Tafeln in dem Ausmasse 21x13 cm versehen sein. Diese Tafeln sind mit einem roten Rande in der Breite von 5 mm zu umgeben und haben in roter Farbe deutlich und leserlich geschrieben die Nummer der Droschke sowie die Ortschaft „Katowice“ zu enthalten. Die Droschkennummer ist auf dem oberen Teile der Tafel anzubringen und zwar in folgender Grösse der Ziffern: Höhe 4 cm, Breite 1 cm. — Darunter ist die Aufschrift „Katowice“ anzubringen in der folgenden Buchstabengrösse: Höhe 4 cm, Breite 8 mm.

Die obengenannten Tafeln sind zu beiden Seiten des Kraftfahrzeuges an einer Stelle neben dem Chauffeursitz an dem unteren Rande des Fahrgestelles anzubringen.

§ 12.

Die Kraftdroschke muss mit folgenden Vorrichtungen und Bestandteilen ausgestattet sein:

a) mit einer zuverlässigen Lenkvorrichtung, die gestattet rasch und sicher auszuweichen und einzulenken;

b) mit zwei von einander unabhängigen, sicher und rasch wirkenden Bremssystemen, bezw. einem System dieser Art, sofern dasselbe durch zwei voneinander unabhängige Vorrichtungen, von denen eine jede auch bei Versagen der anderen zu funktionieren imstande ist, betätigt werden kann;

c) mit einer Vorrichtung zur Beseitigung des geräuschvollen Auspuffes der Gase;

d) mit einer Vorrichtung, die verhindert, dass die Fahrzeuge von Unbefugten in Bewegung gesetzt werden können;

e) mit einer Vorrichtung, mit welcher die Fahrzeuge mittelst Motors vom Sitze des Führers aus nach rückwärts gelenkt werden können;

h) mit einem eintönigen Signalapparat mit lautem aber nicht missklingenden Ton; die Verwendung von missklingenden Signalen ist verboten;

g) mit zwei Laternen mit farblosen Gläsern, die an der Vorderseite des Fahrzeuges zu beiden Seiten in gleicher Höhe anzubringen sind;

h) mit einer Laterne mit rotem Lichte, die an der Rückseite des Fahrzeuges und zwar auf der linken Seite anzubringen ist, sowie mit einer Einrichtung zur deutlichen Beleuchtung des rückwärtigen Registrierzeichens. Der Auslöser für das an der Rückseite befindliche Licht muss sich unter einer derartigen Vorrichtung befinden, dass das Auslöschen des Lichtes vom Sitze des Führers nicht bewerkstelligt werden kann.

i) ein Fahrtzeiger am linken Kotschützer oder Pfeile zu beiden Seiten des Kraftfahrzeuges.

§ 13.

Sämtliche zum Lenken und Bremsen der Fahrzeuge erforderlichen Vorrichtungen und Bestandteile müssen derart angebracht werden, dass sich der Führer ihrer bei Tage wie bei Nacht leicht und sicher bedienen kann.

C. Pflichten des Unternehmers.

§ 14.

Der Unternehmer ist zur genauen Beobachtung der für den Wagenverkehr in Katowice erlassenen Vorschriften verpflichtet.

Es bezieht sich dies insbesondere auf die Geschwindigkeit und Art und Weise der Fahrt, die Art der Schmier- und Brennöle, den Standplatz u. s. w.

§ 15.

Der Unternehmer ist verpflichtet, sein gesamtes Wagenmaterial, die Zähler und die Vorrichtungen in gutem Zustande zu erhalten, ausserdem ist er verpflichtet auf jedes Verlangen der Polizeidirektion sein Fahrzeug einer Prüfung zu unterziehen

§ 16.

Der Unternehmer hat die Pflicht, die Führer der Kraftdroschken 8 Tage vor Uebernahme des Postens bei der Polizeidirektion anzumelden.

§ 17.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Führer mit einer Dienstkleidung zu versehen, dessen Form in § 21 dieser Verordnung beschrieben wird.

Der Unternehmer ist bei Ausübung der Tätigkeit eines Droschkenlenkers gleichfalls verpflichtet die Dienstkleidung zu tragen sowie dieselbe in reinem Zustande und in entsprechendem Aussehen zu erhalten.

§ 18.

Der Unternehmer hat bei vorübergehender oder ständiger Abwesenheit in Katowice für die Zeit seiner Abwesenheit einen bevollmächtigten und rechtlich verantwortlichen Stellvertreter zu bestellen.

§ 19.

Der Unternehmer haftet gleichfalls für die Diensttätigkeit seiner Chauffeure, die Einhebung hoher Gebühren, für unrichtig zurückgelegte Fahrten, für Nichteinstellung der Zähler usw.

D. Die Führer der Kraftdroschken

§ 20.

Die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wird von der Polizeidirektion den Personen erteilt, die folgenden Bedingungen entsprechen:

a) die das 21. Jahr zurückgelegt haben,

b) dies ich mit der genauen Kenntnis der den Autoverkehr betreffenden Vorschriften auszuweisen vermögen,

c) die sich über eine genaue Ortskenntnis ausweisen können,

d) die die erforderlichen moralischen und physischen Fähigkeiten besitzen,
e) die sich über eine mindestens einjährige Praxis in der selbständigen Führung von Kraftfahrzeugen auszuweisen vermögen,
f) die sich mit den Zeugnissen eines Berufschauffeursa usweisen können.

§ 21.

Jeder Führer der Kraftdroschken ist zum Tragen der Dienstkleidung verpflichtet, die festgesetzt wird, wie folgt:
a) eine steife Kappe (sog. maciejówka), grosses Schild und Lederriemen,
b) eine Joppe mit Gurt und Kragen, der Kragen steif zum Zuknöpfen unter dem Kinn eingerichtet, Metallknöpfe in zwei Reihen, Militärschnitt, lose,
c) ein Mantel gleichfalls mit Gurt und grossen Kragen, Metallknöpfen in zwei Reihen, gleichfalls Militärschnitt, alles lose in einer Farbe — dunkelgrau.

Zulässig sind Lederjoppen und lederne Chauffeurhosen in schwarzer Farbe.

Ueber das Tragen von Handschuhen, Pelzen und Pelzkappen im Winter wird die Polizeidirektionn nähere Bestimmungen erlassen.

§ 22.

Dem Chauffeur ist es nicht gestattet, bei der Droschke während der Fahrt noch während des Aufenthaltes einen Gehilfen zu verwenden.

F. Tarif für Kraftdroschken

§ 23.

Der Tarif für die Kraftdroschken wird von der Polizeidirektion festgesetzt.

Taxe I.

Auf dem Gebiete der Stadt Katowice (ohne Rucksicht darauf, ob der Chauffeur auf den Standplatz zurückkehrt, oder nicht), sowie vom Standplatz aus in einer Richtung ausserhalb des Stadtgebietes ohne Rücksicht auf die Entfernung:

für den ersten Kilometer	1 zł
für jede weiteren 250 Meter	0,20 zł

Taxe II.

Vom Standplatz aus in das ausserhalb der Stadt befindliche Gebiet (Fahrt hin und zurück) ohne Rücksicht auf die Entfernung:

für den ersten Kilometer	1 zł
für jede weiteren 330 Meter	0,20 zł

Nachts, das ist von 22 6 Uhr werden 50 Prozent zugeschlagen.

Der Tarif gilt ohne Rücksicht auf die Art des Kraftfahrzeuges für 2 Fahrgäste, für jeden weiteren Fahrgast wird ein Zuschlag von 10 Prozent von der im Zähler ausgewiesenen Gebühr erhoben.

Kein Gebuhr wird erhoben für Gepäck, das sich zur Mitnahme im Eisenbahnabteile eignet.

Wartegebühr wird im Verhältnis 4 Zł für die Stunde berechnet, 3 Minuten vereinbarter Wartezeit kostet je 20 Groschen.

§ 24.

Bei Inanspruchnahme einer Droschke von ihrem ständigen Standplatz auf einen anderen vom Besteller bestimmten Art wird die Gebühr für die Strecke vom Standplatz bis zum Bestimmungsorte nach dem Zähler, dies jedoch ohne Zuschläge in Anrechnung gebracht. (Taxe I).

§ 25.

Im Stadtgebiete Katowice und in einer Entfernung von 10 km vom ständigen Standplatz der Droschke gerechnet, besteht Fahrzwang bei Tage und Nacht, weshalb jede bestellte Fahrt entsprechend den geltenden Vorschriften übernommen und ausgeführt werden muss.

§ 26.

Zwecks Sicherstellung der Gebühr ist der Führer berechtigt, einen Vorschuss auf die bestellte Fahrt zu verlangen, bei dessen Verweigerung er die Uebernahme der Fahrt abschlagen kann.

§ 27.

Bei einer zwangsweisen Unterbrechung der Fahrt, die aus Verschulden des Chauffeurs und nicht infolge Versagens des Fahrzeuges eintritt, ist dem Fahrgaste, sobadld die Fahrt ohne Zeitverlust nicht fortgesetzt werden kann, der aus dem Titel der Gebühr erhobene Betrag rückzuerstatten.

§ 28.

Jegliche zwischen den Fahrgästen und den Droschkenführern sich ergebenden Streitigkeiten werden von den Polizeiorganen beigelegt, deren Anordnungen unbedingt Folge zu leisten ist.

§ 29.

Eine deutlich leserliche und mit dem Polizeisiegel versehene Abschrift des Inhaltes des § 23 muss in der Droschke an einer deutlich sichtbaren Stelle auf dauerhaftem Papiere oder einer Blechtafel in einem Glasrahmen oder Rahmen aus Glimmer angebracht sein.

F. Schluss- und Strafbestimmungen

§ 30.

Die Führer der Kraftdroschken haben während der Fahrt eine Abschrift dieser Polizeiverordnung ständig bei sich zu tragen.

§ 31.

Missbräuche mit Bezug auf den § 23 insbesondere das Einheben höherer als der im Tarife ausgewiesenen Gebühren werden im Sinne des Pkt 8 § 148 der Gewerbeordnung in der Fassung vom 26. Juli 1900 mit einer Geldstrafe bis 150 Zł bezw. mit Haft bestraft.

Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Zł bezw. mit Haft bestraft, sofern sie nach den geltenden allgemeinen Gesetzen nicht höheren Strafen unterliegen.

§ 32.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in der „Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego" oder „powiatu katowickiego" in Kraft.

Gleichzeitig verlieren die Geltung die Polizeiverordnungen, betreffend die Ausübung des Droschkengewerbes im Bereiche der Stadt Katowice vom 31. Dezember 1907 sowie vom 12. März 1927 betreffend die Abänderung einiger Vorschriften über den gewerbsmässigen Betrieb von Kraftdroschken.

Katowice, den 18. Juli 1929.

Der Polizeidirektor
Dr. Seidler.

Polizeiverordnung.

Auf Grund des § 143 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195), der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 sowie des Punktes 1 des Gesetzes vom 14. März 1923 über die Polizeidirektionen (Dz. U. Sl. Nr. 15, poz. 97) erlässt die Polizeidirektion in Katowice im Einvernehmen mit dem Magistrat im Gegenstande des Strassenverkehrs für Fahrzeuge wie auch für Fussgänger auf dem Gebiete der Stadt Katowice die folgende Polizeiverordnung:

§ 1.

Die Strasse ul. św. Jana (der Abschnitt von der ul. Poprzeczna bis zur ul. Pocztowa und zur ul. Dyrekcyjna) wird für den Wagenverkehr gesperrt.

§ 2.

Der Wagenverkehr auf den Plätzen plac Wolności und Miarki und in den Strassen ul. Pocztowa, Dworcowa, Mielęckiego, Poprzeczna, św. Jana (der Abschnitt von der ul. Poprzeczna bis zur ul. Dworcowa), Kościuszki (der Abschnitt von der ul. św. Jana bis zum plac Miarki) und ul. Kochanowskiego hat nur in einer Richtung stattzufinden, wobei die Einfahrt gestattet ist:

a) auf den Plac Wolności von den Strassen ul. 3. Maja, Soko'ska, Gliwicka, Sądowa, und Mateiki nur in der rechten Richtung;

b) in die ul. Pocztowa vom Ring und der ul. Młyńska, in der Richtung der ul. Dworcowa;

c) in die ul. Dworcowa aus der ul. Pocztowa und der ul. Kochanowskiego in der Richtung der ul. Mielęckiego;

d) in die ul. Mielęckiego aus der ul. Dworcowa, Mariacka und Poprzeczna in der Richtung der ul. Marszałka Piłsudskiego;

e) in die ul. Poprzeczna aus der ul. św. Jana in der Richtung der ul. Mielęckiego;

f) in die ul. św Jana (Abschnitt von der ul. Dworcowa bis zur ul. Poprzeczna) aus der ul. Dworcowa in der Richtung der ul. Poprzeczna;

g) in die ul. Kościuszki (der Abschnitt von der ul. św. Jana bis zum plac Miarki) aus den Strassen ul. Konopnickiej und Andrzeja in der Richtung des plac Miarki;

h) auf den plac Miarki aus den Strassen ul. Kościuszki (der Abschnitt von der ul. św. Jana zum plac Miarki) und der ul. Wita Stwosza in gerader Richtung, aus den Strassen, ul. Batorego, Kopernika und Jagiellońska nur in rechter Richtung;

i) in die ul. Kochanowskiego vom plac Miarki in der Richtung der ul. św. Jana.

§ 3.

Den Wagenverkehr in den angeführten Stadtteilen regeln überdies internationale Orientierungszeichen, welche die zulässige Fahrtrichtung sowie diejenigen Strassenfahrbahnen bezeichnen, auf denen der Aufenthalt von Wagen jeglicher Art untersagt ist.

§ 4.

Die Partie der Strassenfahrbahn bei der Kreuzung der ul. Pocztowa und der verlängerten ul. Zamkowa mit der Nordstrasse des Ringplatzes wird für den Fussgängerverkehr mit der Massgabe gesperrt, dass

a) der Fussgängerverkehr in der durch entsprechende Orientierungstafeln bezeichneten Richtung zu erfolgen hat,

b) das Verweilen innerhalb des mittels Barrieren abgegrenzten Teiles der Strassenfahrbahn untersagt ist.

§ 5.

Um Störungen im Wagenverkehr vorzubeugen, ist es sämtlichen Fahrzeugen (ausgenommen Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge während des Ein- und Ausladens) untersagt, in den unten angeführten Strassen Aufenthalt zu nehmen:

Auf der ganzen ul. Dworcowa von der ul. Pocztowa bis zur ul. Mielęckiego (ausgenommen den Standplatz für die Autodroschken), auf der ul. 3-go Maja, auf der ul. Marszałka Piłsudski go (mit Ausnahme der Seitenfahrbahn der Strasse), auf der ganzen ul. Krakowska, auf dem Ringplatz, auf der ul. Pocztowa, auf der ul. św. Jana, der ul. Poprzeczna, der ul. Mateiki, der ul. Mikołowska, vom Viadukt bis zur ul. Zielona, der ul. Plebiscytowa, von der ul. Wojewódzka bis zur ul. Jagiellońska, der ul. Kościuszki vom Viadukt bis zur ul. Poniatowskiego, der ul. Zamkowa vom Ringplatz bis zur Chaussee Król. Hucka.

§ 6.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden im Sinne des Abs. 2 § 5 des zitierten Gesetzes über die Polizeiverwaltung mit einer Geldstrafe bis zu 30 zł., beziehungsweise mit Haft bestraft.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Katowice den 20. Januar 1929.

Der Polizeidirektor:
I. V.:
Gebhardt.

Polizeiverordnung.

Auf Grund des § 143 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 — (G. S. S. 195), der §§ 5 und 6 dess Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und des Gesetzes vom 14. März 1923 über die Polizeidirektionen (D. U. Sl. Nr. 15, poz. 97) wird im Einvernehmen mit dem Magistrat die folgende Polizeiverordnung erlassen:

§ 1.

Der Wagenverkehr (mechanische Fahrzeuge, Fahrräder und Gespanne) hat auf dem Abschnitte der ulica Wolnośüci von der Kreuzung mit der ulica Hajducka und Szpitalna bis zur Brücke most Wolnoüci in einer Richtung auf Nowe und Wielkie Hajduki, wobei die Einfahrt auf den oben angeführten Abschnitt mittels den zu ihm parallel laufenden Strassen gestattet ist und zwar in den Strassen: ul. Gimnazjalna, Dąbrowskiego, Ligota-Górnicza, Mielęckiego durch die zur ulica Wolności führenden Verbindungsstrassen und zwar: die ulica Chrobrego, Zjednoczenia, Sobieskiego, Marszałka Józefa Piłsudskiego, św. Jacka, Sienkiewicza, Dworcowa und Moniuszki.

Die Ausfahrt aus dem genannten Abschnitte ist nur in nördlicher Richtung, das ist in der Richtung Nowe und Wielkie Hajduki zulässig.

§ 2.

Den Wagenverkehr zu diesem Abschnitte regeln internationale Orientierungszeichen, welche die gestattete Fahrtrichtung anzeigen.

§ 3.

Für den Wagenverkehr wird die ulica Jagiellońska in der Richtung zur ul. Wolności und die ulica Pocztowa in beiden Richtungen gesperrt.

§ 4.

Die Uebertretungen dieser Verordnung werden im Sinne des Abs. 2 § 5 des zitierten Gesetzes über die Polizeiverwaltung mit einer Geldstrafe bis 30 Zloty mit eventuellen Aenderungen auf eine Halbstrafe geahntet.

§ 5.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Królewska Huta, den 24. Juli 1929.

Der Polizeidirektor

(—) Szaliński.

Ab 1. Januar 1930 die rückschlagsichere Andrehkurbel in Deutschland

Die Verbands - Zeitung unserer Kollegen in Deutschland „Luft und Kraftfahrt“ bringt unter obiger Ueberschrift in ihrer letzten Nummer einen Bericht der auch für unsere Kollegen von Interesse sein dürfte, weshalb wir den Artikel untenstehend bringen.

Die „Zentralstelle für Unfallverhütung“ bei dem Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften gibt allen Firmen der Automobil- und Motorenindustrie folgendes bekannt:

„Die Berufsgenossenschaften der Reichsunfallversicherung werden vom 1. Januar 1930 ab für alle neuen Kraftfahrzeuge, die in Dienst gestellt werden, und für alle neu beschafften gebrauchten Fahrzeuge eine Rückschlagsicherung nach Massgabe des § 19 der Normal-Unfallverhütungs-Vorschriften für Fahrzeuge usw. fordern. Der § 19 hat folgenden Wortlaut:

„Sicherung gegen Kurbelrückschlag. Andrehkurbeln an Verbrennungskraftmaschinen von Lastkraftwagen mit über 2,5 t Eigengewicht sowie an solchen Verbrennungskraftmaschinen von leichteren Lastkraftwagen und Personenkraftwagen, die je Zylinder einen Hubraum von über 375 ccm haben, müssen rückschlagsicher sein. Dies gilt auch, wenn Anlasser vorhanden sind. Es gilt jedoch nicht für solche Verbrennungskraftmaschinen, bei denen durch besondere Vorrichtungen beim Andrehen Spätzündung zwangsläufig sichergestellt ist, sowie ferner für Diesel- und Glühkopfmotoren.

Alle Andrehkurbeln müssen sich beim Anlaufen des Motors selbsttätig ausschalten.“

Gegen die Einführung dieser Vorschrift hat der „Reichsverband der Automobil-Industrie“ mit allen möglichen Argumenten gekämpft. Er bezweifelt jetzt noch in der „Alg. Automobil-Ztg.“ Nr. 52 die Tausende von Unfällen durch Kurbelrückschlag, die durch die Unfallberufsgenossenschaften und dem Reichsverband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband festgestellt worden sind. Es wären doch nur 150 Fälle festgestellt, die zur Zahlung grösserer Entschädigungen geführt haben, und mit statistischen Material aus der Neuzeit konnten die Berufsgenossenschaften nicht aufwarten, heisst es in der „AAZ“ Wir verweisen hierzu nochmals auf unseren Artikel in „Luft- und Kraftfahrt“ Nr. 20 vom vorigen Jahre: „Ein Affentheater“, wonach von einer einzigen Sektion in einer von 68 Berufsgenossenschaften, in sieben Monaten des Jahres 1929 allein 213 Kurbelunfälle festgestellt wurden. Wir sind deshalb neugierig, mit welchen Unfallzahlen dieser Art das letzte Jahr überhaupt aufwarten wird.

Ferner heisst es in dem Artikel der „AAZ.“: „Wer heute als Berufskraftfahrer mit Frühzündung einen Motor anwirft, handelt fahrlässig und hat sich selbst die Folgen zuzuschreiben“. — Danach hätten also etwa 2000 Berufskraftfahrer im Jahre 1926/27 fahrlässig gehandelt, denn soviel Kurbelunfälle wurden den Berufsgenossenschaften in diesen beiden Jahren gemeldet. Das erscheint uns denn doch als eine mutwillig übertriebene Behauptung, die unter einigen Ausnahmen jeder Grundlage entbehrt. Den wahren Charakter seiner Gegnerschaft gegen alle Unfallverhütungsmassnahmen des RdA. erkennt man erst aus den Beschlüssen der Tagung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie am 16. November, auf der auf Antrag des RdA. über die Einführung der rückschlagsicheren Andrehkurbel Protest erhoben und beschlossen wurde, zu beantragen, den Ausführungstermin bis zum 1. April 1930 hinauszuschieben. Um uns vorgetragenen eventuellen Schwierigkeiten zu begegnen und die Bestimmungen auch auf die bereits im Gebrauch befindlichen Fahrzeuge auszudehnen, hätten wir die einvierteljährliche Verzögerung verstehen können. Aber siehe da, in der Presse liest man es anders. Die olle ehrliche Zeitschrift „Das Kraftdroschkenwesen“ Nr. 18 vom 5. Dezember bringt eine Notiz über die Tagung des RDDI., in der es am Schluss heisst: „Die gewonnene Zeit soll von uns dazu benutzt werden, um zu versuchen, das ganze Gesetz überhaupt zu Fall zu bringen.“

Jetzt sind wir dem Reichsversicherungsamt erst recht dankbar, dass es auf seinem angesetzten Termin beharrte und sich von der Industrie nicht einfangen liess. Es ist der Kampf gegen jedes Sozialgesetz, der von der Industrie und den Arbeitgeberorganisationen auch hier betrieben wird. Jeder Verunglückte und Kranke soll sich nach Ansicht dieser Herren selbst überlassen bleiben. Die Sozialgesetzgebung soll nach ihrem Willen um 50 Jahre zurückgeschraubt werden. Das fordert den Kampf der Arbeitnehmer heraus.

Wir sehen, wie sich dieser Kampf bereits in den Parlamenten in der schärfsten Weise abspielt. Die Unternehmer glauben auf Kosten der politisch zersplitterten Arbeiterklasse jetzt ihre Ziele erreichen zu können. Dem muss eine feste Front der freien

Gewerkschaften gegenüberstehen. Leider sind auch die Berufskraftfahrer noch viel zu sehr in allen möglichen Verbändchen und Vereinchens zersplittert. Hier heisst es, noch viel Aufklärung unter den Kollegen zu schaffen. Wie bei allen Berufsfragen, war es auch hier im Kampfe um die Unfallverhütung durch Kurbelrückschlag einzig und allein dem Reichsverband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband überlassen, als Vertreter der Arbeitnehmer, den fünfjährigen Kampf durchzuführen. Kein „Christ", kein „Hirsch" und auch kein Nostheide war dabei zu sehen. Kollegen, sagt das den Unorganisierten und stärkt durch Werbung von neuen Mitgliedern die Einheitsfront der Berufskraftfahrer in unserem Reichsverband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband, damit wir zu neuen Kämpfen gewappnet sind.

Neues Auto- und Strassenverkehrsgesetz in Oesterreich.

Nach mehrjährigem erbitterten Ringen ist es unserem österreichischen Bruderverbande endlich gelungen, bei der Regierung und dem Parlament eine neugesetzliche Regelung des Kraftfahrwesens und des Strassenverkehrs durchzusetzen. Am 20. Dezember 1929, auf den Tag genau ein Jahr, nachdem die gesetzliche Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftfahrer vom Parlamente beschlossen worden ist wurde ein neues Kraftfahrgesetz und ein Gesetz über die Regelung des Strassenverkehrs geschaffen. Diese beiden Gesetze hatten zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden, wobei die Verfassungsfrage über die Rechte, in Bezug auf die Regelung des Verkehrs eine ziemliche Rolle spielte, ob nämlich dieses Recht die Bundespolizei auszuüben hat oder die von den Ländern eingesetzte Polizei. Es handelte sich nämlich darum, wer in den einzelnen der neun Länder, die den Bundestaat Oesterreich bilden, berechtigt sein soll, den Verkehr auf jenen Strassen zu regeln, die nicht dem Bunde, sondern den Ländern, den Bezirken und Gemeinden gehören. Dass der Bund auf seinen Strassen das Recht hat, den Verkehr zu regeln, ist niemals zweifelhaft gewesen. Die Länder, insbesondere das Bundesland Wien, wollten sich das Recht nicht nehmen lassen, auf ihren Strassen den Verkehr selbst zu regeln. Erst nachdem diese Streitfrage im Herbst 1929 verfassungsmässig erledigt war, konnte an die Bereinigung der sachlichen und fachlichen Differenzen in diesen beiden Gesetzen geschritten werden. Das geschah für die Berufsfahrer durch den Kollegen Forstner. Am 20. Dezember 1929 lag dem Nationalrate ein fertiger Bericht des Ausschusses für Handel vor. Das Plenum des Nationalrates nahm keinerlei Aenderungen an den Vorlagen mehr vor und es wurden auch die Anträge abgelehnt, gegen deren Ablehnung im Ausschusse Kollege Forstner an das Plenum des Nationalrates appeliert hatte.

Das Kraftfahrwesen war bisher in Oesterreich durch eine Regierungsverordnung vom April 1910 mehr schlecht als recht geregelt gewesen. Diese Regelung genügte schon von allem Anfange nicht und sie erwies sich mit jedem Jahre mehr als unzureichend. Die Regelung der Strassenverkehrsangelegenheiten war seit alter Zeit durch einzelne Länder, die derzeit den Bundesstaat Oesterreich bilden, geregelt gewesen. Die Kompliziertheit der Kompetenzen verursachte daher mannigfache Schwierigkeiten. Aber die schwebenden Fragen wurden in beiden Gesetzen restlos bereinigt. — Obwohl es nicht gelang, alle Forderungen der Organisation durchzusetzen, die im internationalen Programm der Kraftfahrer zusammengefasst sind, kann dennoch konstatiert werden, dass beachtenswerte Erfolge erzielt wurden. Beide Gesetze regeln die Angelegenheiten bloss grundsätzlich; die Durchführung obliegt beim Kraftfahrgesetz der Bundesregierung, beim Strassengesetz den Ländern. Und zwar muss nun der Bund zum Kraftfahrgesetz die Durchführungsverordnung erlassen, während die Durchführung beim Strassengesetz der Landesgesetzgebung und der Durchführungsgewalt des Landeshauptmannes innerhalb des Rahmens der durch das Strassengesetz gezogenen Grenzen zusteht.

Um die Erfolge der Organisation voll würdigen zu können, müssen daher die Durchführungsverordnungen des Bundes zum Kraftfahrgesetz und der Landesgesetzgebung sowie der Landesregierungen zum Strassengesetz abgewertet werden. Die Organisation konnte daher bisher nur auf die Durchführungsverordnung des Bundes zum Kraftfahrgesetz Einfluss nehmen, und dies ist in einem ziemlichen Ausmasse gelungen. Inwieweit es der Organisation gelingen wird, auf die Landtage und Landesregierungen in bezug auf die Erlassung der Durchführungsgesetze und Durchführungsverordnungen der Landeshauptleute zum Strassengesetz Einfluss zu nehmen, wird erst die Zukunft zeigen. — Zunächst einige Bemerkungen über den Inhalt des Kraftfahrgesetzes:

Jedes Kraftfahrzeug und jeder Anhänger, die auf öffentlichen Strassen und Wegen in Betrieb gesetzt werden, müssen vom dem Landeshauptmann genehmigt und von der Polizei zum Verkehr zugelassen werden; sie müssen durch Kommissionen auf ihre Tauglichkeit geprüft und müssen so beschaffen sein, dass Leben und Gesundheit der beim Betriebe beschäftigten Personen geschützt sind. Voraussetzung für die Genehmigung und die Zulassung zum Verkehr ist, dass der Besitzer des Kraftfahrzeuges eine Police über den Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorzuweisen in der Lage ist. Die Pflicht zum Eingehen einer Haftpflichtversicherung obliegt sowohl den Besitzern von Automobilen aller Art als auch von Motorrädern. Ausser einer vor Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeuges durch eine Kommission vorgenommenen Prüfung auf seine Tauglichkeit des Verkehres müssen alle Kraftfahrzeuge, während sie in Betrieb stehen, regelmässig und ausserdem, wenn sich Bedenken ergeben, von Fall zu Fall einer Prüfung auf ihre Betriebstauglichkeit unterzogen werden. Die Prüfung nimmt entweder eine vom Landeshauptmann eingesetzte Kommission oder eine vom Landeshauptmann autorisierte Fachanstalt vor. Wenn sich begründete Bedenken ergeben, kann der Betrieb mit einem untauglichen Kraftfahrzeug verboten werden. Dieses Verbot tritt auch dann in Kraft wenn der Besitzer die angeordnete Reparatur nicht

vornehmen liess. Die Kosten der Ueberprüfung bezahlt teils der Kraftwagenbesitzer, teils die Behörde. In der zu erlassenden Durchführungsverordnung zum Kraftfahrgesetz wird der Bund anordnen, dass Berufsfahrzeuglenker mindestens 21 Jahre alt, unbescholten und auf Grund einer ärztlichen Untersuchung gesund befunden werden. Wenn sich der Fahrzeuglenker solcher Handlungen oder Unterlassungen schuldig macht, die seine Eignung zur Führung von Kraftfahrzeugen in bezug auf seine persönliche Verlässlichkeit in Frage stellen, so ist er von der Behörde seines jeweiligen Aufenthaltsortes schriftlich zu verwarnen. Wenn wiederholte Ermahnungen erfolglos geblieben sind, kann die Behörde den Führerschein für die Erlaubnis zur Lenkung von Kraftfahrzeugen entziehen. Vor Erlassung eines solchen Bescheides muss einem einzusetzenden Beirat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Die Mitglieder dieses Beirates werden von der Behörde in gleicher Anzahl aus jenen Personen bestellt, die von den Vereinigungen der Kraftfahrzeugbesitzer und der Berufskraftfahrer vorgeschlagen werden. Private Kraftfahrschulen bedürfen zu ihrer Errichtung und Führung einer Bewilligung des Landeshauptmannes. Der gleichen Bewilligung bedürfen Personen, die die Lehrtätigkeit an den Kraftfahrschulen ausüben. Der Landeshauptmann und die Polizei sind berechtigt, diese privaten Schulen regelmässig zu kontrollieren und, falls weder die Fahrschule noch der Fahrlehrer den gestellten Anforderungen entspricht, kann der Landeshauptmann die Bewilligung zur Führung der Schule sowie den Lehrpersonen die Berechtigung zur Ausübung der Lehrtätigkeit wieder entziehen.

Im Kraftfahrgesetz ist die ziffermässige Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit nicht eingesetzt, sondern es ist dies der Durchführungsverordnung durch den Bundesminister für Handel und Verkehr vorbehalten. Es ist aber im Gesetze festgelegt, dass die zu verordnende Höchstgeschwindigkeit überhaupt niemals überschritten werden darf. In der bereits vorbereiteten Durchführungsverordnung des Ministers für Handel und Verkehr ist die Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge nur in geschlossenen Orten mit dreissig Stundenkilometern beschränkt. Im Gesetz ist ferner festgesetzt, dass an gefährlichen Stellen auf den Strassen Warnungszeichen und Signaltafeln aufgestellt werden müssen. Reklametafeln dürfen an Tafeln nur so angebracht werden, dass dadurch der eigentliche Zweck, dem sie dienen sollen, nicht beeinträchtigt wird. — Am Sitze des Ministeriums für Handel und Verkehr in Wien wird ein Kraftfahrbeirat eingesetzt, dem die Stellungnahme zu den Entwürfen der das Kraftfahrwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen und grundsätzlichen Erlässe sowie das Recht der Antragstellung bei der Regierung obliegt. Dieser Kraftfahrbeirat ist zusammenzusetzen aus den von den Vereinigungen der am Kraftfahrwesen interessierten Industrien und Versicherungsanstalten, des Kraftfahrzeughandels, der Kraftwagenbesitzer und Berufskraftfahrer. — Das Kraftfahrgesetz tritt am 30. Juni 1930 in Wirksamkeit.

Das Strassengesetz zerfällt in mehrere Teile. Der erste Abschnitt bestimmt, um welche Arten von Fahrzeugen es sich in diesem Gesetze handelt, und zwar werden geregelt Fahrzeuge, die für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet und nicht an Bahngleise gebunden sind, ferner Kraftfahrzeuge und Wirtschaftsfuhren, soweit sie für den Betrieb der eigenen Wirtschaft dienen. Im zweiten Abschnitt wird der Verkehr von Kraftfahrzeugen geregelt, im dritten der Radfahrverkehr, im vierten der Reit- und Fussgängerverkehr sowie der Viehtrieb. Der zweite Teil des Gesetzes handelt vom Schutz des Verkehrs, dem Schutz der Strasse und die Benützung von Strassen. Es sind in dem Gesetz Bestimmungen enthalten über die Ausstattung der mit Pferden bespannten Fuhrwerke, über die Ladung, Bespannung, Breite der Radfelgen, Beschaffenheit der Radfelgen, Schlittenverkehr, Kennzeichnung der Fuhrwerke, Beleuchtung derselben. Es sind ferner Bestimmungen enthalten über die Fuhrwerkslenker, über das Ankoppeln, über die Leitung derselben, über die Fahrgeschwindigkeit von Fuhrwerksgespannen, über das Ausweichen, über das Ueberholen, über den Vorrang an Strassenkreuzungen, über die Zeichen der Führer und über die sportlichen Veranstaltungen. Im Gesetz ist festgelegt, dass Fuhrwerkskutscher mindestens 16 Jahre alt sein müssen. Die Fahrgeschwindigkeit für Fuhrwerke ist nicht nach obenhin begrenzt, sondern es heisst bloss, dass die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen ist, dass dadurch keine Gefährdung der Sicherheit von Personen oder Sachen verursacht wird.

Als Fahrtrichtung für alle Fahrzeuge, die öffentliche Strassen und Wege benutzen, ist die rechte Strassenseite bezeichnet. Da in Oesterreich derzeit die linke Strassenseite benutzt wird, wurde im Gesetz eine dreijährige Uebergangszeit festgesetzt; ab 1. Dezember 1932 müssen alle Fuhrwerke in Oesterreich die rechte Strassenseite benutzen. Im Abschnitt über den Verkehr von Kraftfahrzeugen werden verschiedene Anordnungen getroffen, die sich teils aus den Bestimmungen des Kraftfahrzeuges, teils aus der Praxis ergeben. Der Abschnitt über den Schutz des Verkehrs bezieht sich auf Verpflichtungen der Anrainer an der Strasse, über das Abholzen und Auslichten der Waldungen, auf verkehrsgefährdende Vorrichtungen in der Nähe von Strassen und auf das Nachziehen von Gegenständen. Im Abschnitt über die Benützung von Strassen werden allgemeine Bestimmungen über den Verkehr getroffen, ferner über die Verkehrsregelung in Ortschaften, über Ausnahmen von Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen und über die Zeichen der Aufsichtsorgane. Ein nächster Abschnitt regelt die Aufstellungspflicht der Strassenverwaltungen für Verkehrszeichen und Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs und die Art ihrer Aufstellung. Für diese Warnungs- und Verkehrszeichen ist der gesetzliche Schutz normiert.

Kollege Forstner stellte zu beiden Gesetzen etwa 126 Abänderungsanträge, die zu einem grossen Teile angenommen worden sind. Eine Anzahl der von Forstner gestellten Abänderungsanträge fanden in den Durchführungsverordnungen Aufnahme. Gegen die Ablehnung eines Teiles der von Forstner gestellten und im Ausschuss von der bürgerlichen Mehrheit abgelehnten Anträge appellierte Forstner an das Plenum des Parlamentes. Ohne Erfolg.

◆◆◆❖◆◆◆

Kassenbericht

des Związek Zawodowy Automobilistów, Bezirkssekretariat Katowice für das Jahr 1929.

Einnahmen.

Saldo am 1. Januar 1929	2921,21 zł
Prozente	299,79 „
Katowice eingezahlt für Beiträge	15577,67 „
Bielsko „ „ „	2015,42 „
Król. Huta „ „ „	1729,80 „
Sosnowiec „ „ „	1150,90 „
Rybnik „ „ „	767,32 „
Tarn. Góry „ „ „	152,50 „
Cieszyn „ „ „	395,92 „
Żywiec „ „ „	244,70 „
Verschiedene Einnahmen	73,72 „
	Sa. 25328,95 zł

Ausgaben

Miete, Licht, Beheizung, Bereinigung	403,47 zł
Landeskonferenz	290,70 „
Amtliche Verordnungen	67,— „
Schreibmaterial und Druk	264,38 „
Angestelltengehälter	5067,20 „
Reiseentschädigung im Bezirk	772,— „
Portoauslagen	488,80 „
Telefon und Ferngespräche	649,68 „
Hauptvorstand	2353,40 „
Unterstützungs- und Sterbekasse	2082,— „
Rechtsschutz	4113,60 „
Verschiedenes	295,20 „
Abonements für Zeitungen	86,— „
Krankenkasse	258,— „
Versicherung (Privatangestellten)	261,20 „
Fachzeitung (Automobilista Zawodowy)	4298,50 „
Inwentur und reperaturen	172,45 „
Komisja Okręgowa	120,— „
Ausgaben im Bezirk	654,30 „
	22697,88 zł
Saldo für 1. I. 30	2631,07 „
	25328,95 zł

Rechtsschutzkasse

Einnahmen vom Jahre 1929	4113,60 zł
Ausgaben im Jahre 1929	3022,60 „
Saldo 1. I. 1930	1091,— zł

Unterstützungssterbekasse

Einnahmen vom Jahre 1929	6181,75 zł
Ausgaben im Jahre 1929	2209,25 zł
Saldo am 1. I. 30	3972,50 zł

Demnach wären in den drei Kassen für das Jahr 1930 . . . . 7694.57 zł in bar vorhanden, wozu noch der Wert des Inventars sowie der Guthaben hinzukäme.

Tarifsätze für bei der Grossindustrie beschäftigte Chauffeure

Bei den letzten Lohn-Verhandlungen vor dem Schlichtungsausschuss behauptete der Vertreter der Grossindustrie, dass die Löhne für die bei der Grossindustrie beschäftigten Chauffeure bereits geregelt wären und deshalb kein Grund vorläge, darüber zu verhandeln.

Nach ihrer Ansicht stellen sich die Löhne ab 15. IX. 1929 wie folgt dar:

Für Lastwagenfahrer, die Schicht- bezw. Stundenlohn haben und gelernte Facharbeiter sind oder den Führerschein über 10 Jahre besitzen, Gruppe A der Facharbeiter unter 24 Jahren 1,23 złot. pro Stunde = 9,84 złot. pro Schicht;

über 24 Jahre 1·26 złot. pro Stunde = 10,08 złot. pro Schicht.

Alle Chauffeure, die keine gelernten Facharbeiter sind bezw. den Führerschein noch keine 10 Jahre besitzen, werden in die Gruppe B der Facharbeiter eingereiht, das ist:

unter 24 Jahren — 1,11 złot. pro Stunde = 8,88 złot. pro Schicht;

über 24 Jahre — 1,14 złot. pro Stunde = 9,12 pro Schicht.

Für Ueberstunden wird ein Zuschlag von 25 Prozent gewährt.

Für Sonn- und Feiertags - Ueberstunden kommt ein Zuschlag von 50 Proz. in Frage. Die Arbeit an den Weihnachts-, Ostern- und Pfingstfeiertagen wird mit 100 Prozent Aufschlag bezahlt.

Führer von Personen-Kraftwagen sollen ein Fixum erhalten, welches monatlich mindestens das 30-fache der Gruppe A oder B der Facharbeiter beträgt, jenachdem es sich um Chauffeure handelt, die gelernte Facharbeiter sind, bezw. eine 10-jährige Tätigkeit haben, oder um nicht gelernte Facharbeiter. Mit dem Fixum sind Ueberstunden und Sonntagsarbeit mitabgegolten.

Gruppe B unter 24 Jahre 30 mal 8,88 złot. = 266,40 złot. plus 30 Proc. für 12-stündige Arbeits- und Fahrbereitschaft — (Schiedsspruch vom 22. IV. 1929 R. 152/29 vom 23. IV. 1929) = 346,32 złot. Monatsgehalt.

Gruppe B über 24 Jahre — 355,68 złot. Monatsgehalt.

Gruppe A unter 24 Jahre 383,86 złot. Monatsgehalt.

Gruppe A über 24 Jahre 393,12 złot. Monatsgehalt.

Alle Verheirateten erhalten ausserdem ein Hausstandsgeld von 18 Groschen für jeden Arbeitstag.

Geschiedene und Witwer, welche eine eingerichtete Hauswirtschaft in nachweisslich eigenen oder gemieteten Wohnräumen führen, sind den Verheirateten gleichzustellen. Das gleiche Hausstandsgeld erhalten auch diejenigen ledigen Chauffeure, welche als „Ernährer“ im Sinne des Abschnittes D des vorläufigen Teilabkommens zum Arbeitertarif vom 26 Juli 1920 anerkannt werden.

Für erwerbsunfähige eheliche, von dem betreffenden Chauffeur unterhaltene Kinder unter 14 Jahren wird ein Kindergeld von 28 Groschen pro Arbeitstag gewährt.

Ausserdem wird den Chauffeuren Kleidung sowie Kohle (bis zu 6 Tonnen jährlich) geliefert.

Wie aus dem obigen ersichtlich ist, ist für diejenigen Chauffeure, welche keinen Stunden- oder Schichtlohn erhalten für die 12-stündige Arbeitsbereitschaft ein 30-prozentiger Zuschlag vorgesehen. Demnach müssen diejenigen Stunden, die nach 12-

ständiger Bereitschaft gearbeitet oder gefahren werden, mit dem entsprechenden Uebersundenzuschlag besonders vergütet werden, d. h. auch den Chauffeuren die ein Fixum bekommen.

Die vorher angeführten Sätze sind Mindest-Löhne.

Wir kommen auf diese Angelegenheit noch zurück.

Die Polizisten bekommen neue Vollmachten

Schnelljustiz auf der Strasse

Kleinere Verfehlungen werden sofort an Ort und Stelle geahndet

Mit Beginn des Jahres 1930 ist auf dem Gebiete der Wojewodschaft Schlesien die Vollstreckung fortiger Strafmandate eingeführt worden. Die im Aussendienst befindlichen Polizeibeamten sind berechtigt, für gewisse Ordnungsüberschreitungen Geldstrafen aufzuerlegen und sofort einzuziehen. Die Beamten werden die Geldstrafen nur für die in den Strafmandaten genannten Uebertretungen, und zwar in einer Höhe, auf welche das Strafmandat lautet, auferlegen können.

Ein zur Auferlegung von Geldstrafen im Verfahren der sofortigen Strafmandate berechtigter Beamte hat auf Verlangen der interessierten Person das Bevollmächtigungsschreiben der Verwaltungsbehörde vorzuweisen.

Es wird bemerkt, dass die Geldstrafe in sofortigen Verwaltungsstrafverfahren die einzige Strafe darstellt. Die sofortigen Strafmandate dürfen nur dann angewandt werden, wenn der Täter auf frischer Tat ertappt wird oder wenn bezüglich der Tatsache der Uebertretungen und der Person keinerlei Zweifel bestehen. Die berechtigten Beamten verhängen Geldstrafen in Form sofortiger Strafmandate und erheben sie sofort und unmittelbar unter der Bedingung, dass der Interessierte mit der sofortigen Entrichtung der auferlegten Geldstrafe einverstanden ist und dieselbe auch sofort entrichtet. Falls der Interessierte erklärt, dass er die Geldstrafe nicht sofort entrichtet, ist das betreffende Amtsorgan verpflichtet, von der Anwendung des sofortigen Strafmandates Abstand zu nehmen und über die verübte Uebertretung der Behörde Meldung zu erstatten, in der der Beamte zu vermerken hat, dass der Schuldige mit einer Bestrafung in Form eines sofortigen Strafmandates nicht einverstanden war.

Die in Form eines sofortigen Strafmandats auferlegte und sofort zu Händen des Beamten, der sie auferlegt hat, entrichtete Geldstrafe wird als rechtskräftig auferlegt betrachtet und dem Interessierten steht kein weiteres Rechtsmittel zu.

In den sofortigen Strafmandaten wird grundsätzlich der Name des Bestraften nicht genannt oder nur auf ausdrücklichen Wunsch des Bestraften.

Es werden nachstehende Arten sofortiger Strafmandate eingeführt:

Das apfelsinenfarbige

über 5 Złoty für Fahrten mit Auto oder Motorrad mit unzulässiger Geschwindigkeit, auf der falschen Wegseite, sowie bei unvorschriftsmässigem Ausweichen und Ueberholen.

Das rote

über 3 Złoty: für die Fahrt mit dem Auto (Motorrad) zur Nachtzeit ohne vorgeschriebene bezw. unvorschriftsmässiger Beleuchtung, ferner bei Nichtabgabe von Signalen durch den Führer des Autos (Motorrades) in Fällen, die dies vorgesehen ist, ausserdem bei der Verwendung von unzulässigen Signalvorrichtungen durch den Führer des Autos (Motorrades).

Das grüne

über 2 Złoty für die Fahrt mit Fuhrwerken (Fahrrädern) auf der falschen Wegeseite, für unvorschriftsmässiges Ausweichen und Ueberholen mit einem Fuhrwerk (Fahrrad), ferner wegen Nichtbeleuchtung des Fuhrwerks (Fahrrads) zur Nachtzeit, für die Fahrt mit Schlitten ohne Klingel bezw. Knarre oder beim Fahrrad ohne die vorgeschriebenen Signalvorrichtungen, wegen Aufenthalts von Chauffeugehilfen auf Autotaxen (nur in Kattowitz und eventuell in Städten, wo dies durch die Bestimmungen der Ortspolizeibehörde verboten ist) während der Fahrt, wegen Nichtreinigung oder mangelhafter Reinigung der Bürgersteige und Rinnsteine bezw. wegen Nichtbestreuens der Bürgersteige mit Sand oder Asche bei Glatteis entsprechend den Bestimmungen der Ortspolizeibehörden, wegen Stehens von Autotaxen oder Pferdedroschken an verbotenen Stellen bezw. an anderen, als durch die Polizeibestimmungen bezeichneten Stellen, wegen Durchfahrt von Strassen und Wegen mit Autos, Fuhrwerken oder Fahrrädern, die für diesen Verkehr gesperrt sind bezw. wegen Durchfahrt derselben in unerlaubter Richtung, falls dieselben für die Durchfahrt nur in einer Richtung zugelassen sind.

Das gelbe

über 1 Złoty wegen Verunreinigung von Bürgersteigen, Fahrstrassen oder öffentlichen Anlagen und anderen öffentlichen Wegen, wegen Nichtbereinigung von Hausfluren, Treppenhäusern und Höfen zu der durch die Bestimmungen der Ortspolizeibehörde festgesetzten Zeit, wegen Nichtbeleuchtung von Toreinfahrten, Treppenhäusern und Klosetten in der durch die Bestimmungen der Ortspolizeibehörde festgesetzten Weise.

❖❖❖❖❖❖❖❖❖

❖❖❖❖ **ACHTUNG!! KRÓL. - HUTA** ❖❖❖❖

Am Sonnabend, den 8. Februar d. Js. findet im Restaurant „REDENBERG“ das

WINTER - VERGNUEGEN

der dortigen Ortsgruppe des Związek Zawodowy Automobilistów statt.

Anfang 8 Uhr abends.

Zutritt haben nur Verbandsmitglieder und durch dieselben eingeladenen Gäste.

❖❖❖❖ **ACHTUNG!! KRÓL. - HUTA** ❖❖❖❖

Tarif-Verhandlungen

Am 13. Januar d. J. fanden vor dem Schlichtungsausschuss Tarif-Verhandlungen zwischen den Zw. Zaw. Automobilistów sowie folgenden Arbeitgeber-Verbänden statt.

1. Związek Pracodawców dla Przemysłu Ceglarskiego.
2. Związek Polskich Zrzeszeń Gospodarczych Województwa Śląskiego.
3. Związek Pracodawców Handlu Hurtowego.
4. Związek Pracodawców dla Przemysłu Budowlanego.
5. Związek Samodzielnych Polskich Budowniczych.
6. Związek Pracodawców Przemysłu Górniczo-Hutniczego.
7. Związek Pracodawców Przetwórczego Przemysłu Metalowego na Górnym Śląsku.

Im Schlichtungsausschuss sassen unter andern als Beisitzer die Kollegen Adamczyk Al. und Zgraja. Die Chauffeure vertrat vor der Kommission Kollege Augsburg und Mainka.

Nach der Begründung durch Kollegen Mainka ergriff als erster der Vertreter der Grossindustrie das Wort und erklärte, dass für die Grossindustrie sowie auch weiterverarbeitende Industrie kein neuer Tarifvertrag abgeschlossen werden könnte, da ein solcher bereits besteht.

Der Vertreter der wirtschaftlichen Vereinigung verfocht den Standpunkt, dass zuerst mit den polnischen Arbeitgeber-Verbänden des Grosshandels ein Tarif-Vertrag abgeschlossen werden müsste. — Im Grunde sei seine Organisation nicht abgeneigt einen Tarif-Vertrag für die Chauffeure abzuschliessen. Die Vertreter der übrigen Verbände erklärten, dass für sie eine Notwendigkeit zum Abschluss eines Tarif-Vertrages nicht bestehe und sie es ablehnen einen Tarif-Vertrag abzuschliessen.

Anschliessend daran erwiderte Koll. Mainka, dass uns Tarif-Verträge, die die Arbeitsgemeinschaft für die Chauffeure abgeschlossen hat, nichts angehen, da die Chauffeure nur im Zw. Zaw. Automobilistów organisiert sind. Diese Ausführungen ergänzte Kollege Augsburg.

Hierauf verliessen auf Aufforderung des Vorsitzenden die Parteien den Saal. Nach längerer Beratung der Kommission wurde beschlossen, die Verhandlungen auf 14 Tage zu vertagen. Vielleicht können inzwischen auf dem Wege gütlicher Vereinbarung einige Streitfragen gelöst bezw. geklärt werden.

An alle Kollegen ergeht inzwischen der Ruf dafür zu werben, dass auch der letzte Chauffeur bei uns organisiert ist, um gegebenenfalls das, was uns zusteht auch durchdrücken zu können.

Achtung General-Versammlung

Am Sonntag, den 9. Februar d. Js. findet im Saale des Restaurants „Tivoli", ul. Jordana 12 — vormittags 10 Uhr die jährliche

GENERAL-VERSAMMLUNG

der Ortsgruppe Katowice des Związek Zawodowy Automobilistów statt. Infolge der wichtigen Tagesordnung ist es Pflicht eines jeden Mitgliedes pünktlich zu erscheinen. — Eintritt in den Saal nur gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches.

Die Tagesordnung ist folgende:

1. Verlesen des Protokolls der letzten General-Versammlung, sowie der letzten Monatssitzung
2. Tätigkeitsbericht des Vorstandes:
   a) des Sekretariats;
   b) des Kassierers;
   c) der Revisionskommission;
   d) der Tarifkommission;
   e) des Kollegen-Gerichts.
3. Unsere Aufgaben für die Zukunft.
4. Wahl des Wahlvorstandes.
5. Wahl des Vorstandes:
   a) der Revisionskommission;
   b) des Kollegen-Gerichts;
   c) der Tarif-Kommission.
6. Verschiedenes und Anträge.

Nach Schluss der Sitzung gemütliches Beisammensein bei Freibier.

Müssen auf öffentlichen Strassen stehende Automobile unter allen Umständen beleuchtet sein?

Diese Frage hatte im vorigen Monat das Oberlandesgericht in Jena zu entscheiden. Die Entscheidung ist auch deshalb für die oberschlesischen Chauffeure von Interesse, da sich das Urteil auf das Gesetz beruft welches hier in Polnisch Oberschlesien noch seine Gültigkeit besitzt.

Der Angeklagte hatte am 18. November 1928 in Gera seinen Kraftwagen auf einem Parkplatz unbeleuchtet aufgestellt, weil er im Lichtkegel einer Strassenlaterne stand, so dass die Umrisse des Wagens und seine Kennzeichen auch ohne Eigenbeleuchtung einwandfrei zu erkennen waren. Das Amtsgericht in Gera bestrafte den Angeklagten wegen der unterlassenen Beleuchtung seines Kraftwagens nach § 21 des Kraftfahrzeuggesetzes von 1909. Die Revisionsinstanz, das Oberlandesgericht in Jena nahm in seiner Entscheidung gegen alle bisher ergangenen höchstgerichtlichen Entscheidungen in der Beleuchtungsfrage einen ganz entgegengesetzten, aber neuzeitig praktischen Standpunkt ein. Es rügte die Bestrafung als rechtsirrig und sprach den Angeklagten frei. In der sehr interessanten Begründung heisst es:

„Der Angeklagte kann aber nicht wegen Uebertretung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr bestraft werden. Er brauchte seinen Kraftwagen nicht besonders zu beleuchten, weil dieser im Lichtkegel einer Strassenlaterne stand. Danach waren die Umrisse und Kennzeichen des Wagens auch ohne Eigenbeleuchtung deutlich genug zu erkennen. Unter diesen Umständen ist es zwecklos, noch eine weitere Beleuchtung des Kraftwagens durch seine eigenen Laternen zu verlangen, zum mindesten nicht für auf einen Parkplatz stehende Kraftwagen. Die besonderen Beleuchtungsvorschriften der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr brauchen nicht eingehalten zu werden, wenn ihr Zweck schon auf andere Weise, nämlich die Strassenbeleuchtung, erfüllt wird. Voraussetzung ist allerdings, dass die Strassenbeleuchtung den Kraftwagen und sein Kennzei-

chen mindestens ebenso hell beleuchtet, wie die eigenen Laternen. (Ebenso Müller Kraft-Königsberg, JW. 1928 S. 1760.)

Die zahlreichen abweichenden und einschränkenden Ansichten der Rechtsprechung (wie KG. d. RfZ. 1928 Nr. 86; Bayr. ObLG. a. a. O.; OLG. Naumburg, Höchstrichterliche Rechtsprechung 1927 S 352; OLG. Celle, Goltdammers Archiv Bd. 70 S. 287; OLG. Hamburg, Goltdammers Archiv Bd. 71 S. 183) überzeugen nicht. Besonders schlägt die Einwendung nicht durch, dass die Eigenbeleuchtung des Kraftwagens stets brennen müsse, weil die Strassenbeleuchtung einmal versagen könne. Versagen kann die Lichtanlage des Kraftwagens auch. Die Gefahr tragt der Kraftfahrer in einem wie dem anderen Falle. Es ist seine Sache, aufzupassen dass sein Kraftwagen stets ausreichend beleuchtet ist, mag es nun durch die eigenen Laternen oder eine Strassenlaterne geschehen.

Deshalb wird das angefochtene Urteil aufgehoben und der Angeklagte freigesprochen (§ 354 StPO.) (2. Strs. 31. Mai 1929.)"

Diese höchstrichterliche Entscheidung hat das Thüringische Ministerium des Innern an alle Thüringischen Behörden in Abschrift gesandt, damit weitere Strafanzeigen wegen des Deliktes vermieden werden. Hoffen wir, dass andere der Praxis entsprechende Urteile bald folgen

Versammlungs-Bericht

von der ausserordentlichen Versammlung, abgehalten den 26. Januar 1930 vom Zw. Automobilist w

Katowice.

Um 10.30 Uhr eröffnete Kollege Augsburg die sehr gut besuchte Versammlung mit einer Ansprache. Der grosse Saal im „Tivoli" war vollkommen überfüllt. Vertreten war die Wojewodschaft sowie die Polizei durch offizielle Delegierte. Anwesend waren auch die Vertreter der Tagespresse.

Nach der Eröffnung übergab Kollege Augsburg den Vorsitz dem Kollegen Gregoracki, worauf der Kollege Adamczyk das Wort ergriff und in einem längeren Referat über die Lage des Chauffeurberufes sprach. Eingangs gab derselbe einen Bericht über die Absichten der Regierung für alle Chauffeure in Polen psycho-technische Prüfungen einzuführen. Er wies an Hand von Beispielen auf die Gefahren hin, die insbesondere den älteren Kollegen daraus erwachsen können. Vielen Kollegen könnte der Führerschein entzogen werden und dieselben könnten dadurch der Existenz beraubt werden.

Weiter berichtete Referent über die Schritte, die der Hauptvorstand des Z. Z. A. bei der Regierung unternommen hat, um besondere Gerichte für Automobilfragen einzuführen, damit derartige Fälle durch Fachleute entschieden werden. Es wird vom Verbande angestrebt bei den Administrations-behörden Instanzen einzurichten welche die Höhe der Strafmandate für Chauffeure festzusetzen hätten. In dieser Instanz sollen auch die Vertreter des Zw. Zaw. Automobilistów vertreten sein.

Des weiteren kritisierte Kollege Adamczyk das alte deutsche Automobilgesetz, das in Polnisch Oberschlesien noch bis heute verbindlich ist. Aus dieser Tatsache ergeben sich viele Unannehmlichkeiten für die Chauffeure. Ausserdem wird durch die teilweise Anwendung des polnischen Automobil - Gesetzes eine Rechts - Unsicherheit geschaffen die nur durch die vollständige Einführung des neuen polnischen Automobil-Gesetzes behoben werden kann.

Besonders kritisierte der Redner die neuen Verordnungen betreffend der Anwendung von Signalen sowie der sofortigen Strafen, weil durch die ausführenden Polizeiorgane damit viel Missbrauch getrieben wird.

Desgleichen kam er auf die nicht immer einwandfreie Berichterstattung der Presse zu sprechen und wandte sich an die anwesenden Pressevertreter mit der Bitte für die Zukunft sachlich über Autounfälle zu berichten.

Nach dem Referat entwikelte sich eine lebhafte Diskussion an der sich unter andern folgende Kollegen beteiligten: Kollege Stanek unterstrich die Ausführungen des Kollegen Adamczyk und verlangte ausserdem eine Sicherstellung der Chauffeure fürs Alter. Kollege Chmiel, Baruszek, Maciejewski berichteten über eigene Erfahrungen mit der Polizei und über die Schikanen derselben. Weiter sprachen, der Kollege Grefrath über die Einigkeit und Zusammenarbeit, Kollege Wolny der augenblicklich in Lodz beschäftigt ist wies auf die Leiden der dortigen Chauffeure hin. Es sprachen noch die Kollegen Gregoratzki, Kübel, Kasprowski und andere über aktuelle Sachen. Die Diskussion war sehr sachlich.

Auf die verschiedenen Anfragen erwiderte Kollege Adamczyk worauf folgende Resolutionen beschlossen wurden:

Resolution.

1) Die bei der am 26. Januar 1930 stattgefundenen ausserordentlichen Versammlung anwesenden Chauffeure nach Anhörung des Referats über die Einführung von psychotecnischen Prüfungen von Chauffeuren in Polen, protestieren auf das entschiedenste gegen die Einführung derselben. Die Versammelten sind der Ansicht, das derartige Prüfungen für die Kandidaten der Chauffeurschulen einzuführen sind.

Die Versammelten ersuchen den Hauptvorstand des Zw. Zawodowy Automobilistów auch in dieser Angelegenheit die nötigen Schritte zu unternehmen.

2) Die Versammelten fordern die Schaffung von Autogerichten so wie es Pressegerichte und sogar Tierschutzgerichte gibt.

3) Die Versammelten fordern die Einrichtung von Verkehrs-Referaten bei der Polizei, welche durch Fachleute geleitet werden sollen.

4) Verlangen die Gründung von Administrations-Gerichten unter Mitbeteiligung des Zw. Zaw. Automobilisten zwecks Vermeidung der Festsetzung von willkürlichen Strafen durch die Polizei.

5) Fordern die Einführung von nächtlichen Polizeipatrollien, die insbesondere auf die Beleuchtung der Fuhrwerke zu achten haben, damit weniger Zusammenstösse durch unbeleuchtete und falsch fahrende Fuhrwerke verursacht werden.

6) Die Versammelten protestieren gegen die Art der Einziehung der sofortigen Strafen für nicht begründete Vergehen, insbesondere bei der Festsetzung der Geschwindigkeit sowie Abgabe von Signalen.

7) Die Versammelten ersuchen den Hauptvorstand des Z. Z. A. zur Vornahme der nötigen Schritte zwecks Einführung einer genügenden Altersversicherung für Chauffeure.

Die Versammelten fordern die Aufstellung von

Wegweisern und Warnungszeichen an den Wegekreuzungen sowie für den Automobilverkehr gefährlichen Stellen.

Nach Beschluss vorstehender Resolutionen referierte Kollege Adamczyk noch über die Tariffrage und unterrichtete die Kollegen über den augenblicklichen Stand der Lohnverhandlungen sowie die Schwierigkeiten, mit denen unser Verband dabei zu kämpfen hat.

Er wies auf die Wichtigkeit des Bestehens der Spółdzielnia Automobilistów hin und forderte die Kollegen auf, dieselbe durch Entnahme von Benzin, Oel, Gummi u.s.w. sowie durch den Besuch des Verbands-Lokals „Tivoli" zu unterstützen.

Nach Besprechung verschiedener anderer Fragen schloss Kollege Gregoratzki die Sitzung um 2 Uhr nachmittags.

Polizei-Verordnung

betreffend die Verwendung von Warnungssignalen durch die Führer von Kraftfahrzeugen

Auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G. S. S. 265) und der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 erlässt die Polizeidirektion für den Bereich der Stadt und des Kreises Katowice die nachstehende Polizeiverordnung.

§ 1.

Als Ton-Warnungssignale dürfen die Führer von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiete der Stadt und des Kreises Katowice und zwar in den bebauten Ortsteilen nur tieftönende für den Handbetrieb eingerichtete Hupen sowie auch Klaxone verwenden. Motorradfahrer haben hochtönende Hupen zu verwenden.

Der Gebrauch anderer Signale mit starkem durchdringenden Klang wie Pfeifen, Sirenen, Glocken u. dgl. ist untersagt. Die Führer der mechanischen Rettungswagen (Sanitäts-, Feuerwehr- sowie die der Schlesischen Wojewodschaftspolize) dürfen zwecks Unterscheidung besondere Signale wie Glokken, Pfeifen, Sirenen und dgl. verwenden.

§ 2.

Gleichfalls verboten ist der Missbrauch der Warnungssignale, die nur zum Zwecke der unbedingt notwendigen Warnung der Fussgänger und Fahrzeuge jeglicher Art abzugeben sind, desgleichen ist der Gebrauch des Signales, wenn das Kraftfahrzeug steht, z. B. zum Herbeirufen des betreffenden Fahrgastes, untersagt.

Die Warnungssignale sind rechtzeitig abzugeben, insbesondere vor dem Ueberholen, vor Wege- und Strassenkrümmungen und -Kreuzungen und an Orten, wo der Weg nicht derart übersichtlich ist, um das Anhalten des Fahrzeuges zu gestatten. — beim Anfahren, Anhalten und Rücklenken des Fahrzeuges sowie bei unvorhergesehenen und die Verwendung des Warnungssignales erfordernden Fällen.

Beim Vorbeifahren an Fuhrwerken sind die Warnungssignale zwecks Vermeidung des Scheuwerdens der Zugtiere nur in Ausnahmsfällen zur Vorbeugung von Unglücksfällen abzugeben.

Während des Vorüberfahrens an Fuhrwerken dürfen die Motoren der Kraftfahrzeuge nicht in Betrieb gesetzt werden, beziehungsweise darf der Lauf des Kraftfahrzeugmotors nicht beschleunigt werden.

§ 3.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden — sofern sie nach den allgemeinen Strafvorschriften nicht mit einer höheren Strafe bedroht sind — mit einer Geldstrafe bis zu 30 Zł. und im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

§ 4.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft.

Katowice, den 20. November 1929.

Der Polizeidirektor:

I. V.:

(—) Gebhardt.

(Obige Verordnung bringen wir noch einmal in der amtlichen Uebersetzung, da dieselbe in einem Teil der Auflage der vorigen Nummer nicht erschienen ist. — Die Redaktion.)

Wilhelm Maybach †

Der Vorkämpfer des modernen Automobil- und Flugzeugwesens gestorben

Im Alter von 84 Jahren ist Oberbaurat Dr. ing. e. h. Wilhelm Maybach gestorben. Maybach hat zusammen mit Daimler die Grundlage zur Entwicklung des Kraftfahr- und Flugwesens gelegt.

Geboren am 9. Februar 1846 in Heilbronn wurde Maybach im Bruderhaus in Reutlingen erzogen, wo damals Gottlieb Daimler Vorstand der Maschinenfabrik war. Als dieser 1872 die Leitung der Gasmotorenfabrik Deutz übernahm, nahm er Maybach als Chef des Konstruktionsbüros mit sich. Damit war der Beginn für die fruchtbare Zusammenarbeit der beiden Männer gelegt. Nachdem Daimler nach Kannstadt übergesiedelt war, gelang Maybach die Erfindung der Glühbogenzündung, die zusammen mit dem in Deutz hergestellten Vergaser einen weiteren Fortschritt bedeutete, dem sich die von Daimler erfundene Kurvensteuerung sowie der 2- und 4-Zylindermotor anschlossen. Die grösste Erfindung Maybachs war 1890 ein Spritzdüsenvergaser. Später übernahm Maybach die technische Direktion der

Verkehrsunfälle des Monats

KRÓL. HUTA.

Die städtischen Müllautos in Flammen. — Der Feueralarm kam zu spät. — Man vermutet Brandstiftung.

Auf bisher unaufgeklärte Weise geriet der Schuppen neben dem städtischen Krankenhaus, in dem sich die beiden Autos für die hiesige staubfreie Müllabfuhr befinden, in Brand. Man muss sich wundern, dass, obwohl dort ein Wächter angestellt ist, die Königshütter Feuerwehr erst alarmiert wurde, als die Garage bereits in hellen Flammen stand. Unter solchen Umständen war es der Wehr nicht

mehr möglich, die beiden Autos zu retten. Der ältere Wagen brannte bis zur Unbrauchbarkeit nie, der, dere rst vor einiger Zeit zu einem Preise von 70 000 Złoty neu angeschaffte zweite Wagen erlitt auch einem beträchtlichen Brandschaden, so dass auch hier geraume Zeit vergehen wird, bevor das Auto wieder seiner Bestimmung übergeben werden wird können. Die Autogarage selbst brannte bis auf den Erdboden ab. Man vermutet Brandstiftung Die Untersuchung ist eingeleitet.

Zwei Opfer eines betrunkenen Wagenführers.

Dieser Tage überfuhr in der Nacht gegen 2 Uhr 30, an der Ecke Kurfürstenstrasse—Friedrich Erbertstrasse in Beuthen der angetrunkene Kraftwagenführer Josef Riedel bei einer Schwarzfahrt mit dem Wagen seines Arbeitgebers den Arbeiter Karl Kallus, wohnhaft Grosse Dombrowastrasse 37, und die ledige Margarete Koj, wohnhaft Friedrich Erbertstrasse 36a. Kallus war sofort tot, während das Mädchen schwer verletzt und besinnungslos liegen blieb. Riedel kümmerte sich um die Ueberfahrenen nicht, raste weiter und stiess in der Friedrich Ebertstrasse in der Nähe des Klosters zum Guten Hirten gegen einen Baum. Der Kraftwagen stürzte schwer beschädigt in den Graben, die Insassen blieben jedoch zum Glück unverletzt. — Margarete Koi fand Aufnahme im Städtischen Krankenhaus. Riedel wurde dem Gerichtsgefängnis zugeführt.

Flugzeugabsturz in Australien.

In der Port Phillips-Bucht im Staate Victoria ist nach Berichten aus Melbourne ein mit drei Personen besetztes Flugzeug aus 130 Meter Höhe abgestürzt. Alle drei Insassen, unter ihnen der Adjutant des Generalgouverneurs von Australien, — Kapitän Grosvenor, wurde getötet. Die Trümmer des Flugzeuges wurden nach einer Stunde 20 M. t. unter der Wasseroberfläche gefunden. Die drei Insassen konnten jedoch noch nicht geborgen werden. Kapitän Grosvenor hat im Juni v. Js. im Leichtflugzeug einen 8 000 Meilen-Flug rund um Australien gemacht und war gegenwärtig mit den Vorbereitungen zu einem Rekordfluge von Australien nach England beschäftigt.

Bubenhände setzen ein führerloses Auto in Bewegung.

Auf der ulica 3-go Maja ereignete sich ein nicht alltäglicher Vorfall, der die Passanten in grosse Erregung versetzte. Selten einmal wird man nämlich ein führerloses Personenauto in voller Fahrt inmitten des belebten Strassenverkehrs gesehen haben. — Und dies war auf der genannten Strasse der Fall. Durch das Dazwischenfahren der Strassenbahn, die für das heransausende Auto zufällig zum Prellbock wurde, ist ein unübersehbares Unglück verhütet worden. Die Folgen des Zusammenstosses waren weniger an der Elektrischen, als vielmehr an dem Auto selbst, das auf diese Weise zum Stehen gebracht wurde, zu ersehen.

Die Ursache des Vorfalls war folgende: Der Chauffeur des Personenwagens hatte kurz vorher den Wagen verlassen, um einige Einkäufe zu besorgen. Während seiner Abwesenheit machte sich irgend ein Bursche an der Maschinerie zu schaffen und brachte den Wagen in Bewegung. Als der dann sah, was er angerichtet hatte, machte er sich schleunigst aus dem Staube und überliess den Wagen seinem Schicksal.

Geistesgegenwart eines Chauffeurs rettet ein Kind.

Die ernste Mahnung an Eltern und Erziehungsberechtigte, Kinder nicht unbeaufsichtigt über die verkehrsreichen Strassen gehen zu lassen, wird hier und da noch vielfach ausser Acht gelassen. So fuhr vor einigen Tagen den Passanten des Ringes der Schreck in die Glieder, als sie einen etwa 4-jährigen Knaben sahen, der vor einem herankommenden Personenauto noch die Strasse überschreiten wollte. Ein Unglück schien hier unvermeidlich — als der Wagenführer geistesgegenwärtig sein Fahrzeug auf der Stelle zum Stehen brachte. Dieser Fall möge Eltern und Lehrer dazu veranlassen, — ihre Schützlinge noch mehr auf die Gefahren der Strasse aufmerksam zu machen.

Die neuen Verkehrszeichen als Hindernisse.

Die vor einige nWochen in den für die neue Verkehrsordnung in Frage kommenden Strassen der Stadt Königshütte aufgestellten Verkehrszeichen hätte man sich bestimmt anders vorgestellt. Wie die Polizei zu melden weiss, wurde an einem der letzten Abende ein in der Hüttenstrasse aufgestelltes Verkehrszeichen stark beschädigt. Die Täter entkamen unerkannt. Solche Fälle werden sich aber in Zukunft noch oft ereignen, da die Verkehrszeichen auf den Bürgersteigen, bezw. Strassen leichthin hingestellt sind, so dass sie ohne weiteres nicht nur von der Stelle bewegt, sondern auch umgestürzt werden können. Vielleicht wird die Polizeidirektion bald zu der Einsicht kommen, dass man für diese Verkehrszeichen eine andere praktischere Anbringungsart suchen muss. Vielleicht liesse sich der Vorschlag verwirklichen, dass die Zeichen an den Häusern angebracht werden, so dass sie im Verkehr nicht hinderlich wirken würden und auch von den Chauffeuren nicht zu übersehen wären. Zur Zeit aber bedeuten sie, soweit sie auf den Bürgersteigen stehen, ein gewisses Hindernis für die Passanten, zumal die Bürgersteige weitaus zu schmal sind. Es ist verwunderlich, dass die Stadtverwaltung seinerzeit bemüht war, die auf den Bürgersteigen stehenden Maste als Verkehrshindernis abzuschaffen, während man neuerdings andere Hindernisse aufstellt. Hier trifft allerdings weniger die hiesige Polizeidirektion die Schuld, weil diese sich nach der angeregten Methode der Wojewodschaftspolizei richten muss.

Ein Autounfall.

Das Personenauto Sl. 3565, das den jugoslawischen Generaldirektor Nost, der sich vorübergehend in Katowitz aufhält, mit sich führte, stiess in Königshütte auf dem Platz Kopernika mit dem Wagen Sl. 4140 zusammen. Der Zusammenprall war sehr heftig. Direktor N. erlitt mehrere Fleischwunden und wurde in das städtische Krankenhaus eingeliefert.

Ausbau des schlesischen Autobusverkehrs.

Seitens der Autobusverkehrs-Gesellschaft, welche von den Schlesisschen Selbstverwaltungen gegründet worden ist, sind weitere 10 neue Autobusse bestellt worden. In der vergangenen Woche wurden 5 dieser neuen Kraftwagen bereits angeliefert, — während im Laufe dieser Woche noch die restlichen 5 Autobusse ankommen sollen. Die Anschaffung

der neuen Autobusse hängt mit dem weiteren Ausbau des Autobusverkehrs auf den Hauptstrecken zusammen. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um den Autobusverkehr zwischen Katowitz—Königshütte—Beuthener Grenze auf den Linien über Zalenże—Schwientochlowitz, Kattowitz—Hohenlohehütte, Kattowitz—Königshütter Chaussee—Grenze Beuthen, usw.

Achtung, Strasse freihalten!

Nach den Bestimmungen der Polizeiordnung v. 25. Oktober 1927 sind beim Herannahen der Feuerwehrwagen und der städtischen Sanitätsautos die Strassen nach Möglichkeit freizuhalten, damit eine ungestörte Durchfahrt dieser Gefährte gesichert ist. In Kattowitz hat es sich allerdings immer wieder gezeigt, dass von den Passanten, Fuhrwerkslenkern und Chauffeuren die geltenden Vorschriften wenig beachtet werden. Dies hat hauptsächlich an verkehrsreichen Stellen, grosse Stockungen zur Folge. Oft muss die Feuerwehr mit ihren Gerätewagen halten, um Unglükställe zu vermeiden. Dadurch tritt ein Zeitverlust ein, welcher sich bei schweren Bränden und Unglücksfällen sehr nachteilig auswirken kann. Strassenpassanten, Fuhrwerkslenker, Kraftwagenführer usw. werden daher ersucht, in Zukunft die geltenden Bestimmungen strikte zu beachten und die Strassenzüge beim Herannahen der Feuerwehr sofort freizumachen, damit die Durchfahrt zur Brandstelle ungehindert vor sich gehen kann.

Ein Auto fährt in marschierende Soldaten.

In der Nähe des Königshütter Stadions, an der ulica Katowicka ereignete sich vor einigen Tagen ein folgenschwerer Verkehrsunfall. Das Lieferungsauto eines Königshütter Fleischermeisters fuhr einer zu einer Feldübung ausmarschierenden Kompagnie Soldaten des hier stationierten 75. Infanterie-regiments in die Flanke, wodurch drei Soldaten zum Teil erheblich verletzt wurden. Wie verlautet, soll der Wagenführer die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren haben, so dass es zu dem Unfall kam. Die Soldaten fanden Aufnahme im Königshütter Krankenhaus. Das Befinden des einen Verletzten soll als sehr ernst anzusprechen sein. Die Ermittelungen zur genauen Feststellung der Schuldfrage wurden von der Polizei eingeleitet.

Die Verkehrsunfälle.

Infolge eines zu schnellen Fahrttempos verlor der Chauffeur des Lastwagens der Firma Z. aus Königshütte die Herrschaft über den Wagen und fuhr gegen einen Baum. Neben einer starken Beschädigung des Wagens blieb es aber noch glücklicherweise ohne Verletzungen von Personen. — Ein weiterer Unfall ereignete sich auf der Heidukerstrasse. Dortwurde der 62-jährige Invalide K. von der Strassenbahn angefahren und verletzt. Die Schuld trifft hier den Betroffenen selbst, der in angeheitertem Zustande beim Ueberschreiten der Strasse die abgegeben Warnungssignale des Führers überhört hatte.

*

Auf der ulica Bytomska in Siemianowitz prallte ein von dem Chauffeur Oswald L. aus Kattowitz gesteuertes Auto gegen einen Handwagen. — Das Auto wurde leicht beschädigt. Nach den polizeilichen Feststellungen liegt ein Verschulden des Autolenkers vor. — Zu einem Zusammenprall kam es auf der Chaussee nach Chorzow zwischen einem Personenauto der Firma Rudnik aus Orzegow und dem Lastauto der Firma Langer aus Königshütte. Beide Kraftwagen wurden beschädigt. Ferner ist ein Pferd eines in dem kritischen Moment vorbeifahrenden Fuhrwerks verletzt worden. Der Chauffeur des Personenautos und der Fahrgast Dr. Lewandowski erlitten leichtere Verletzungen. In diesem Falle konnte die Schuldfrage noch nicht aufgeklärt werden. — Auf dem Platz sw. Jana in Chorzow wurde die Katharina Radjow aus Chorzow von einem Personenauto angefahren und erheblich am Kopfe verletzt. Man schaffte die Verletzte nach dem Gemeindespital in Chorzow. Auch in diesem Falle steht es nicht fest, ob der Chauffeur oder die Verunglückte den Unfall verschuldet haben.

*

An der Strassenkreuzung Plebiscytowa und Ligonia in Kattowitz prallten zwei Personenautos heftig gegen inander. Beide Kraftwagen wurden schwer beschädigt. Personen sind nicht verunglückt.

*

Auf der ul. Jana in Kattowitz und zwar in unmittelbarer Nähe des Kinos „Rialto", wurde die Helene John von der ul. Stwosza von einem Fuhrwerk angefahren und an den Beinen verletzt. Man schaffte die Verunglückte mittels Sanitätsauto der Rettungskolonne nach dem städtischen Krankenhaus in Kattowitz. — Ein weiterer Verkehrsunfall ereignete sich auf der ul. Kochanowskiego in Katowitz. Dort wurde von dem Personenauto Sl. 9052 der Stanislaw Duda aus Emanuelssegen angefahren und erheblich verletzt. Auch diese verletzte Person ist in das städtische Krankenhaus eingeliefert worden. Die Schuld soll der Verunglückte selbst tragen, welcher auf die Warnungssignale nicht reagierte.

*

Auf der Chaussee Myslowitz—Oswiencim fuhr ein Auto, als es ein scheuendes Gespann überholen wollte, gegen einen Chausseestein. Dem Chauffeur wurde durch die Steuerung der Brustkorb eingedrückt. Der Fahrgast trug Verletzungen an den Beinen davon.

*

Auf der ulica Gliwicka in Kattowitz wurde von dem Personenauto Sl. 3964 ein gewisser Robert Schweizenweil aus Eichenau angefahren und erheblich verletzt. Sch. erlitt mehrere Rippenbrüche. Mittels Auto wurde der Schwerverletzte nach dem städtischen Spital in Kattowitz geschafft. — Die Schuldfrage konnte bis jetzt nicht geklärt werden.

*

Zwischen einem Personenauto und einem Lastfuhrwerk kam es auf der ul. Mickiewicza in Kattowitz zu einem schweren Zusammenstoss. Schwer beschädigt worden ist bei diesem Verkehrsunfall d. Fuhrwerk, welches jedoch die Weiterfahrt fortsetzen konnte. Die Schuld irgend einer Person steht noch nicht fest.

Neue Autobushaltestellen der Linie Myslowice—Katowice.

Durch die Sperrung der Bahnhofsstrasse in Schoppinitz für den Autoverkehr sind in Eichenau (Rosdzin-Oberdorf—Burowiec) zwei neue Bedarfshaltestellen errichtet worden, die den Bewohnern von Eichenau zu Gute kommen. Haltestellen befinden sich an der Apotheke und an der Paulshütte.

Humor.

Besser ist besser.

Er: „Also morgen mache ich meine erste Autofahrt". — Sie: „Kinder, dass Ihr nicht vergesst, Papa heute in das Nachtgebet einzuschliessen!"

* * *

Der moderne Aladin.

„Die Geschichte mit Aladins Wunderlampe ist gar nicht so wunderbar. Ich brauche nur bei Dunkelheit ohne Licht zu fahren", prahlte der Motorradler, „gleich zaubert die leere Batterie sechs Schutzleute auf einmal hervor".

* * *

Pessimistische Ansicht.

General Patrick sagt, dass in zehn Jahren Luftreisen ebenso sicher sein werden wie alle anderen Arten von Reisen. Dass das nun gerade sehr tröstlich wäre, lässt sich nicht behaupten.

„Philadelphia Inquirer".

Kunstkenntnisse.

„Mein Vater hat in Paris einen echten Picasso gekauft." — „Wieviel PS?" K. M.

* * *

Missverstanden.

Motorradler: „Herr Polizeikommissar, mir ist mein Motorrad gestohlen worden." — „Kennzeichen?" — „In meinem Führerschein steht: Aufgedunsenes Gesicht, rote Haare, krumme Beine."

* * *

Die Hauptsache.

Heiratsvermittler: „Geld hat der Herr zwar nicht viel. ."

Dame: „Ach, wenn er nur so viel hat, um ein Motorrad mit Soziussitz zu kaufen!"



Am Sonnabend, den 1. Februar 1930 veranstaltet die Ortsgruppe Katowice des Związek Zaw. Automobilistów ein

Winterfest

welches im Saale des von der „Spółdzielnia „A u t o m o b i l i s t ó w“ verwalteten Restaurants „Tivoli“ ulica Kościuszki, Ecke ulica Jordana, stattfinden wird. Anfang 8 Uhr abends.



Zutritt zu dieser Veranstaltung haben nur diejenigen Mitglieder, welche mit den Verbandsbeiträgen nicht mehr wie 3 Monate rückständig sind, sowie die von den Mitgliedern eingeladenen Gäste.

Ohne Einladung bezw. Mitgliedsbuch kein Zutritt